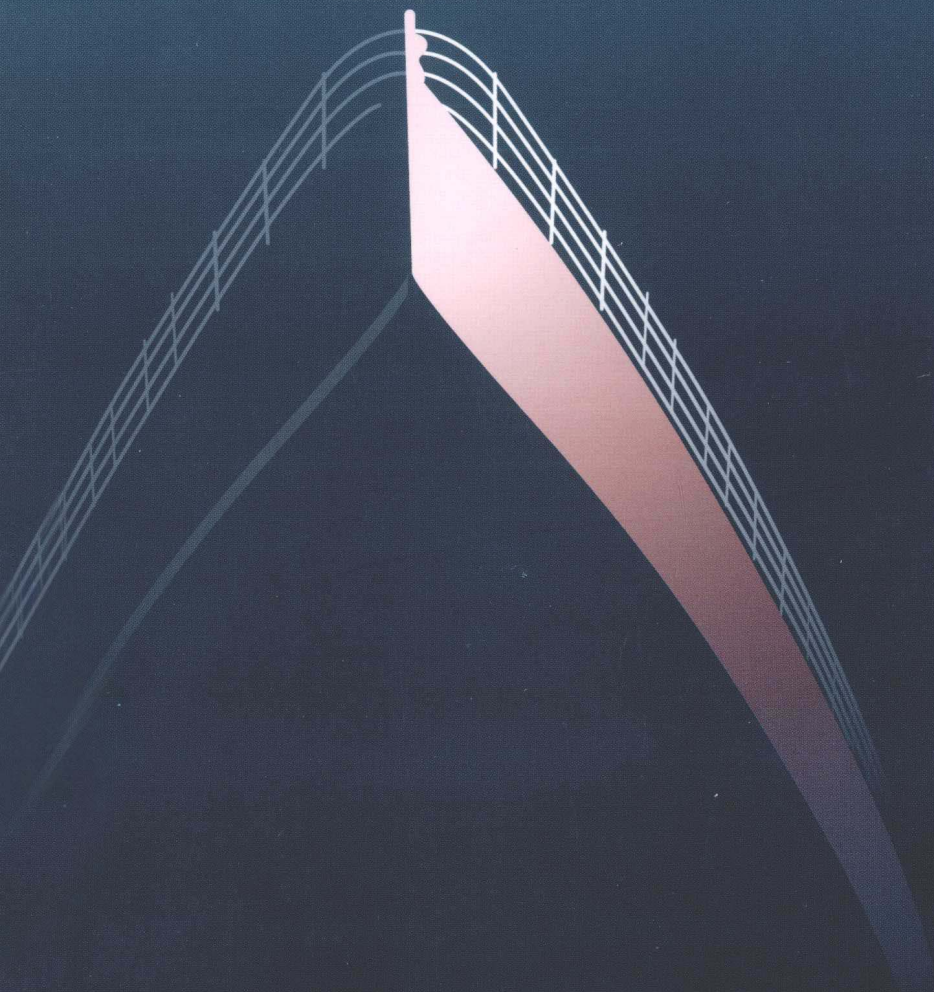


沉没的真相

梦幻巨轮泰坦尼克

[英] 鲁珀特·马修斯◎著

贺微微 李海林◎译



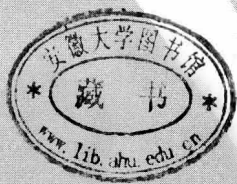
南海出版公司

沉没的真相

梦幻巨轮泰坦尼克

[英]鲁珀特·马修斯◎著

贺微微 李海林◎译



南海出版公司

2013·海口

图书在版编目 (CIP) 数据

沉没的真相: 梦幻巨轮泰坦尼克 / (英) 马修斯著; 李海林, 贺微微译.
—海口: 南海出版公司, 2012. 11

ISBN 978-7-5442-6073-2

I. ①沉… II. ①马…②李…③贺… III. ①船舶遇难—史料—英国—1912
IV. ①U676.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 221227 号

著作权合同登记号 图字: 30-2012-154

TITANIC by RUPERT MATTHEWS

Copyright © 2011 Arcturus Publishing Limited

This translation is published by arrangement with Arcturus Publishing Limited
through Rightol Media in Chengdu.

Chinese Copyright © 2012 by Nanhai Publishing Company

All rights reserved.

本书中文简体版权经由锐拓传媒取得 (copyright@rightol.com)

CHENMO DE ZHENXIANG——MENGHUAN JULUN TAITANNIKE

沉没的真相——梦幻巨轮泰坦尼克

作者 【英】鲁珀特·马修斯

译者 贺微微 李海林

责任编辑 张媛 雷珊珊

装帧设计 柏拉图创意机构

出版发行 南海出版公司 电话: (0898) 66568508 (出版) 65350227 (发行)

社址 海南省海口市海秀中路 51 号星华大厦五楼 邮编: 570206

电子信箱 nanhaicbgs@yahoo.com.cn

经销 新华书店

印刷 三河市三佳印刷装订有限公司

开本 850 毫米 × 1168 毫米 1/32

印张 9.5

字数 200 千

版次 2013 年 2 月第 1 版 2013 年 2 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-5442-6073-2

定价 29.80 元

南海版图书 版权所有 盗版必究

前 言

1912年4月15日凌晨，泰坦尼克号沉没，这是世界有史以来最为严重的一次海难事故。北大西洋这个最冷也最美的四月夜晚无人能够忘怀——一千五百多人葬身大海，其中许多人是被海水淹死的，但更多的却是被冻死的。灾难规模之大、死伤人数之多震惊全球，损失前所未有。

然而，让这次海难事故看起来更为糟糕的是，“永不沉没”的泰坦尼克号居然也沉没了。她是世界上最现代、最奢华、最庞大的客轮。她的建造者——哈兰德-沃尔夫造船厂曾骄傲地夸口说，他们采用了一切可能的工艺来保障该船的安全。业界有新闻曾标榜她“永不沉没”。她的拥有者——英国白星航运公司（简称白星公司），也在销售中大肆宣传其航行的安全性（依赖于新船的豪华配置）、巨大规模和作为一艘皇家邮轮（RMS）所拥有的令人垂涎的地位。

可是，她在处女航便永远沉入大洋之底，造成了巨大的伤亡。在此次海难中丧生的人里，许多都是响当当的新闻人物。约翰·雅各布·阿斯特，他是世界上最富有的人之一，还有百万富翁本杰明·古根海姆、伊西多尔·施特劳斯和哈利·威德纳。而那些财阀、政客和社会人物，也均足以因他们的逝世而

在新闻报纸上单独刊登一篇讣告。该船的设计者托马斯·安德鲁斯和船长爱德华·史密斯也都不幸罹难。此外，成百上千的普通人——父亲、儿子、母亲、兄弟姐妹都失去了生命。孩子沦为孤儿，妻子变成寡妇，丈夫成为鳏夫。还有一个完整的家庭也被吞噬。

还有一位具有高度新闻价值的幸存者，他就是著名的拥有泰坦尼克号的白星公司的主席——约瑟夫·布鲁斯·伊斯梅。

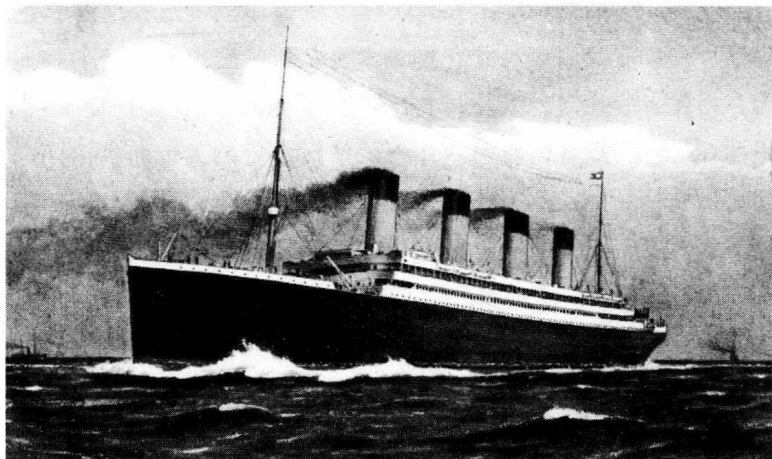
约瑟夫·布鲁斯·伊斯梅——具有高度新闻价值的幸存者

当然，生硬刻板的统计数据并不足以公正地说明事故当晚发生的事情。跟当今的火车相撞事件或者空难事故不一样，泰坦尼克号的沉没持续了好几个小时。这台“戏剧”慢慢地展开，渐进式的呈现更凸显了灾难的可怕和恐惧。海水缓缓地蔓延整艘

巨轮，将蜷缩成团的人群越来越推向船尾，直到她最终也在海浪的冲击下断裂为止。幸存者讲述了他们在此次事故中的所见所闻：有英勇有懦弱、有镇静有恐慌、有荣耀也有耻辱。

泰坦尼克号的沉没轰动了整个世界，直至今日其影响力还是有增无减。根据这艘沉没的客轮创作的小说，拍摄的巨片和电视节目，让泰坦尼克号的名字瞬间家喻户晓，故事主线也为人熟知。

尽管如此，事实证明，要想弄清楚当时到底发生了什么，以及是什么原因导致了灾难的发生，是极其困难的。一直到1985年发现她的残骸，人们才认识到泰坦尼克号在沉没时从中间断裂成了两截。



这是泰坦尼克号未竣工前，关于她的充满想象力的图片。白星公司曾用这样的图片作宣传以吸引旅客们乘坐这艘极其奢华的客轮。

从某种角度来说，为这种混乱寻找理由非常简单。泰坦尼克号最重要的三位高级指挥官都消失了，所以调查人员无法询问他们当时到底发生了什么事情。而那些有幸生

泰坦尼克号沉没 时，船上的乐队在演 奏圣诗

还的人当时都忙于挽救自己和他人的生命，无暇关注陌生人在做什么。我们所知道的，比如说，泰坦尼克号沉没时，船上的乐队在演奏圣诗，但是幸存者从不认同那是圣诗。尤其难以确认的就是时间。当灾难降临时，纷乱的船员和惊慌的乘客根本没时间和心思去看他们的手表。总体来说，大家普遍一致认同轮船是在晚上 23 点 40 分撞上冰山的，最终沉没则是在次日凌晨 2 点 20 分，其他所有大大小小的事件都只能确定大概的发生时间。

此外，人们对于确定和嘉奖那些灾难中的英雄抱有强烈的热情，却没有人愿意为此次灾难本身负责。泰坦尼克号的拥有者、操作者、控制者以及调节者都极力地怪罪彼此、怪罪天气、怪罪坏运气，或者怪罪那些死去的应该负责的人。而找出问题到底出在哪儿，以及为什么寻找事故原因时会被这些事件所困扰，就像要完成某项艰巨任务时被某些既得利益所困扰一样。

随后，便有了诸多谜团、传奇和谣言。泰坦尼克号沉没时，她的附近有一艘轮船，但是这艘船却没有前来营救。英国政府曾花了很大的力气试图来确定这艘船，但是都是徒劳。一只很了得的纽芬兰犬从甲板上跳下，并在一艘救生艇旁划行了好几个小时。它的主人是谁？它最终获救了吗？两个还不会说话的刚学步的小孩，没有父母的陪同，最终出现在救生艇里。他们是谁？又该如何处理他们呢？还有些救生艇没坐满一半就划走了。是什么导致了这种事情的发生？

泰坦尼克号的沉没被无数的疑团包围着。一些已经有了答案，很多还依然是个谜。本书将重新审视那个可怕的夜晚所发生的事情，探讨当时的两个官方调查以回答泰坦尼克号的沉没所带来的问题，并试图根据当时的调查所无法获得的在残骸上新发现的事实以及目击者的证词来判断这些答案是否公正、准确。

在这次沉船事故的善后过程中，以及从那以后，有一个问题首先引起了全世界的关注，而且它比其他任何问题都更需要得到解答：

为什么？

北大西洋客轮 1

顶级奢华 25

处女航 57

冰情警报 81

妇女和儿童优先 99

第一个 SOS 125

乐队继续演奏 151

最后的沉没 177

救援 207

相关调查 243

重返泰坦尼克号 263

继续下沉的泰坦尼克号 277

北大西洋客轮

沉没的真相

2012年10月1日





事后看来，可以说，1912 年 4 月的那个夜晚以惨重的损失而告终的一连串事件，其实早在 1867 年 10 月利物浦皇家银行突然倒闭时就已经开始显现苗头了。

作为利物浦最早的航运公司之一，白星公司也是陷入该银行倒闭所引发的金融动荡中的默西塞德郡企业中的一员。白星公司以航行于英国和澳大利亚之间的客运和货运航班出名，而新近又开始经营更具声望且更能盈利的纽约航线上的航班。如此，受债务和责任所迫，白星公司的董事们不得不卖掉公司的一切。尽管如此，还是不够偿还公司欠下的债务。公司最终以 1000 英镑的价格被出售。白星公司变得一无所有，仅存一个

名字和一面插在红色燕尾幡上的白色星形旗。作为默西河上最出名也最具声望的航运公司之一，这些东西曾经象征的可是价值不菲。

1868 年 1 月，白星公司的名字和旗帜被当地一个雄心勃勃的年仅 31 岁的人买下，他就是托马斯·伊斯梅。年轻的伊斯梅曾供职于国家航运公司，并梦想着能经营自己的航运公司。倒闭的白星公司给了他这一机会。他天生就是干这一行的，因为他是个彻头彻尾的水手。



托马斯·伊斯梅使白星公司避免了破产的厄运，并且担任了该公司 36 年的董事长。他使白星公司发展成为利物浦最重要的客运航运公司。



伊斯梅出生在利物浦海滨——坎伯兰郡的玛丽波特，从他出生的那座房子里可以远眺附近的整个小海港。他的父亲老托马斯是一名成功的木材商，拥有玛丽波特5家小船舶公司的股份。此外，他家族中的另一成员也经营着一个小小的造船厂。托马斯的童年就在这个海港里度过。学校放假时，他要么在自家的造船厂干活，要么就到当地定期航行到爱尔兰、苏格兰或者在沿海进行贸易的轮船上去帮工。16岁时，伊斯梅被送到利物浦的一个船舶经纪人那里当学徒，在那儿他干得相当不错。学徒期一结束，伊斯梅就出海了。他先后在好几艘不同的轮船上服务，这些船开往大西洋和地中海的各个港口。回到利物浦后，伊斯梅加入了英国国家航运公司，借得一位世交好友的相助，他有幸进入公司的管理层。当伊斯梅购买白星公司的时候，他已经是一位经验丰富的航海员和航运管理人员。他唯一缺的就是钱。

伊斯梅结识了 利物浦巨商古斯塔 夫·施瓦贝

一天晚上，伊斯梅在打桌球放松的时候结识了利物浦著名的巨商古斯塔夫·施瓦贝。从名字可以看出施瓦贝是个德国人，他出生在德国的大港口城市汉堡，少年时移居到利物浦，伊斯梅跟他认识的时候他已经在这座城市生活了30年，并和一位当地姑娘结了婚。当时陪同施瓦贝的是他的侄子古斯塔夫·沃尔夫，他是贝尔法斯特哈兰德-沃尔夫造船厂的新合伙人。施瓦贝同意以合理的条件提供给白星公司足够的资金让它重整旗鼓——使它重新成为利物浦的领头航运公司。他唯一的条件是白星公司同意只从哈



兰德 - 沃尔夫造船厂购买船只。

可以理解，伊斯梅不想失去刚买到手的公司财政控制权。因此，他成立了海洋轮船航运公司，以该公司名义向施瓦贝借钱并购买船只，而白星公司则经营和管理轮船。随后，伊斯梅到贝尔法斯特拜访哈兰德 - 沃尔夫造船厂的大股东爱德华·哈兰德，两人一拍即合。

哈兰德 1831 年出生在约克郡的斯卡伯勒港。跟伊斯梅一样，他的童年也是在沿海的贸易船上度过的，他也一样曾被送出去当学徒。不过，他是被送到了泰恩河畔纽卡斯尔市久负盛名的斯蒂芬森制造厂，学的是关于蒸汽发动机。学徒期满后，他去了格拉斯哥的托马森造船厂。在前往位于贝尔法斯特拉干河河口的皇后岛上的希克森造船厂之前，他在 1853 年被聘到泰恩河上的图华德造船厂任经理。

希克森造船厂的拥有者罗伯特·希克森，十分乐意地将造船厂的所有工作全权交给了哈兰德打理。哈兰德坚定地认为造船业的未来将是钢铁蒸汽轮船的天下，但他也因过分注重细节而落了个固执己见的坏名声。他的衣袋里时刻备着一把象牙尺，用来测量造船厂里工作的每一个精确细节。他还随身携带着粉笔，用以标注任何没有达到他所要求的严格标准的東西。他还禁止在造船厂里吸烟，认为吸烟是个让人厌恶的习惯，也是安全隐患，因为造船厂里堆放了很多木材。

1858 年，希克森决定卖掉造船厂退休。他提出以 5000 英镑的价格将整个造船厂卖给他的经理哈兰德。哈兰德没有这么多钱，但他手下的职员古斯塔夫·沃尔夫，是富翁古斯塔夫·施瓦贝的侄子。沃尔夫提醒施瓦贝意识到这个商机，于是



施瓦贝联系到哈兰德，说如果哈兰德同意让沃尔夫作为合伙人，他将为他提供买厂所需要的钱。在沃尔夫的轮船设计技术和施瓦贝的现金的双重诱惑下，哈兰德欣然答应了施瓦贝的要求。他买下了希克森的厂子，哈兰德 - 沃尔夫造船厂也就此成立了。

哈兰德对造船业最伟大的贡献，便是在新公司成立不久就和沃尔夫联手为毕比航运公司设计了威尼斯号轮船。在当时，威尼斯号的设计可以说是颠覆传统的。她的甲板由钢铁打造，而不是传统的木料，深方型船壳取代了早期轮船的 V 型船壳。新的外形使得轮船成为一个无比强大的铁盒。V 型船壳对于帆船来说是很必要的，因为刮风时可以顶住两侧的压力，但是对于蒸汽机船来说却毫无用处，因为蒸汽机船是靠船尾的螺旋桨驱动。而盒状的内在强度也允许在相同的宽度下建造更长的船，从而增加了船的容量。增加的载货空间，为越来越多从哈兰德 - 沃尔夫造船厂购买船只的航运公司提高了每趟航程的利润。

皮尔里——极具 说服力的销售员和内 行的财务管理员

1862 年，哈兰德 - 沃尔夫造船厂雇佣了一位名叫威廉·皮尔里的职员。事实证明，皮尔里是一位极具说服力的销售员和内行的财务管理员。他从哈兰德 - 沃尔夫造船厂的管理层中迅速崛起，1874 年跻身董事会，很快便成为第三位合伙人。渐渐地，公司开始由这个三人团队操纵。富有远见的哈兰德主管设计发明，为公司赢得了各项专利；沃尔夫主管实际制造，由他设计和打造船只；皮尔里则负责谈判订单和处理财务。



19 世纪 80 年代，当哈兰德被问及他是如何管理公司时，他回答道：“嗯，沃尔夫造船，皮尔里卖船，我只负责抽雪茄。”那是他的谦虚之词。事实上，他的设计技术是公司大获成功的根本。

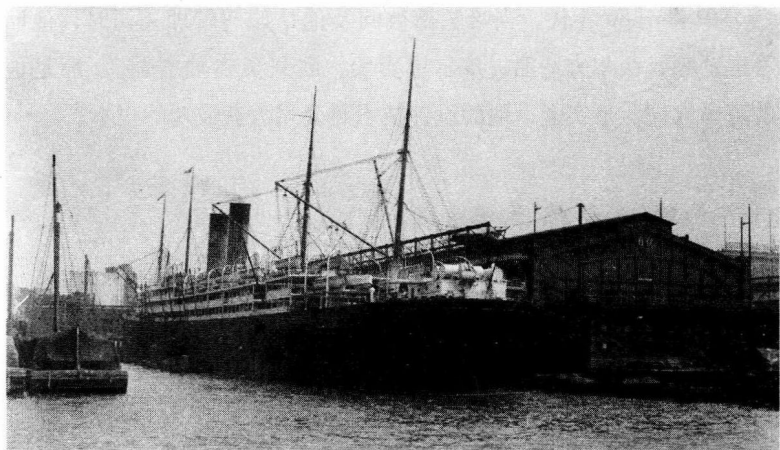
成功的合作关系

在接下来的几年里，白星公司和哈兰德 - 沃尔夫造船厂都大获盈利。两大公司同时迅速崛起，成为各自行业的龙头企业。托马斯·伊斯梅和爱德华·哈兰德也由私人关系进一步发展为互利共赢的业务关系。哈兰德 - 沃尔夫造船厂向顾客们夸耀，他们给白星公司提供所有的轮船。同样，白星公司也向他们的顾客吹嘘，他们只使用哈兰德 - 沃尔夫造船厂的船只。

那个时候，大多数的商船都是按多用途船建造和使用的。也就是说，货船上能载乘客，客船上也载货物。但也有两个例外，哈兰德 - 沃尔夫造船厂为白星公司分别建造客轮和货轮。

专为北大西洋航线打造的快速定期客轮，既纤长又优雅。它们提供了三种客舱：头等舱、二等舱和三等舱。白星公司没有使用“统舱^①”这一名称来命名较为廉价的客舱，因为伊斯梅认为它是一个贬义词，而他要尊重所有的顾客。1841 年 1 月，第一艘此类班轮——哥伦比亚号，用 10 天又 19 个小时横穿大西洋，创下了新的纪录。她因此为所在公司——卡纳德航运公司，赢得了著名的“蓝丝带”称号，这是授予最快穿越大

^①编者注：指轮船上设有较多铺位，可以容纳许多乘客的大舱。



1906年，当亚得里亚号邮轮首次出海时，她是白星公司最大、最快、最豪华的轮船。但是她24500吨的吨位很快就被泰坦尼克号46300吨的吨位给比了下去。

西洋的船只的非官方称号。在19世纪50年代，卡纳德公司和纽约的科林斯航运公司互相竞争“蓝丝带”。直到1872年，白星公司才以亚得里亚号邮轮第一次获得“蓝丝带”称号。这一类船都在船名前加“SS”，即蒸汽机船。

第二类专用商船是皇家邮轮，船名前都会加“RMS”，因为这些船和英国政府签署了令人垂涎的利润丰厚的邮政合同。合同签订于1840年，将大英帝国所有的主要港口都连在了一起。那时有很多指定的邮政港口，其中最繁忙的当属南爱尔兰的皇后镇（即现爱尔兰共和国南部科克郡的考福镇），不列颠绝大多数的来往邮件都在这里中转。因此，许多大型的英国航运公司，包括白星公司和他大西洋上的主要竞争对手——卡纳德公司在内，都在为邮政合同相互竞争。

与其他商业货运合同所不同的是，邮政合同的最大特点是



卡纳德公司是白星公司最主要的竞争对手。卡纳德公司的船以速度和准时闻名，1905年下水的卡罗尼亚号和卡马尼亚号是当时速度最快的轮船。